

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>102716</b>	De <b>M. Dino Cineri</b> ( Les Républicains - Loire )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Environnement, énergie et mer		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > lignes	<b>Analyse</b> > traverses en bois. réglementation.
Question publiée au JO le : <b>14/02/2017</b> Date de changement d'attribution : <b>18/05/2017</b> Question retirée le : <b>20/06/2017</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

M. Dino Cineri appelle l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur les conséquences d'un possible non renouvellement par l'ANSES de l'autorisation de mise sur le marché de la créosote utilisée pour protéger le bois des poteaux et des traverses de chemin de fer. Ce non renouvellement menacerait de nombreux emplois et serait totalement inutile car rien n'empêchera sur le territoire français la commercialisation et l'usage de traverses et poteaux créosotés importés d'Allemagne, de Pologne, de Belgique, du Royaume-Uni, de Suède ou de Croatie, car ces pays ont renouvelé leur AMM jusqu'en 2021. Les produits en bois créosotés sont victimes d'une mauvaise image, alors que les créosotes de type B et de type C sont considérablement moins toxiques que celle de type A qui était précédemment utilisée et dont la collecte et l'incinération dans des établissements dédiés sont désormais opérationnelles. Par ailleurs, selon une étude réalisée par la SNCF-réseau, il n'existe à ce jour pas d'alternative techniquement et économiquement viable aux produits créosotés, d'autant plus que le bois, contrairement au béton ou l'acier, est un produit local, qui stocke le carbone (stockage de 135,3 kg équivalent CO<sub>2</sub> sur 30 ans alors qu'une traverse en béton émet 164,15 kg équivalent CO<sub>2</sub> sur 35 ans) et qui en fin de vie, peut être utilisé pour la production de chaleur. C'est pourquoi il lui demande un moratoire jusqu'en 2025 afin de laisser au secteur le temps de trouver des alternatives techniques et de conduire les études d'éco-compatibilité qui s'imposent.